



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकर से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 95]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 11, 2001/चैत्र 21, 1923

No. 95]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 11, 2001/CHAITRA 21, 1923

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 11 अप्रैल, 2001

सं. टीएएमपी/2/98-सीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलान आदेशानुसार कलाकृता पत्रन न्यास (सीपीटी) द्वारा वसूल किए जाने वाले विभिन्न प्रभारों के संबंध में पूर्ण भारत पोतवणिक संघ (ईआईएसए) द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/2/98-सीपीटी

पूर्ण भारत पोतवणिक संघ (ईआईएसए)

आवेदक

बनाम

कलाकृता पत्रन न्यास (सीपीटी)

प्रतिवादी

आदेश

(मार्च, 2001 के 28वें दिन पारित किया गया)

यह मामला सीपीटी पर कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों, भारी लिफ्ट प्रभारों, बोर्ड प्रभारों आदि के बारे में पूर्ण भारत पोतवणिक संघ (ईआईएसए) द्वारा दिए गए अभ्यावेदन से संबंधित है।

2. अभ्यावेदन में दी गई मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :

- (i) सीपीटी की दरों के मान में 1998 के संशोधन के समय कंटेनरयुक्त लदाई के लिए पहली बार वस्तु बॉक्स दरे लागू की गई थी जिससे पूर्ववर्ती दरें अभियांत्रिकी सामग्री के लिए 300%, पटसन सामग्री के लिए 400%, चपड़ा सामग्री के लिए

250%, उच्चतापसह द्रव्यों आदि के लिए 400% से अधिक की सीमा प्रभावित हुई। अतः कंटेनर बॉक्स दरों को उपयुक्त स्तर तक कम करने की आवश्यकता है।

- (ii) कलकत्ता पत्तन पर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) बहुत अधिक होने से यह देश का सबसे महंगा पत्तन बन गया है। लाईंसों और उनके एजेंटों की और से टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों का सम्पूर्ण व्योरा देने में पारदर्शिता की कमी है, जिससे यहन की गई वास्तविक लागतों की प्रतिपूर्ति करती पड़ती है। लागत में और कमी करने के लिए टीएमपी द्वारा इन पहलुओं का अध्ययन किया जाना आवश्यक है।
- (iii) कलकत्ता डॉक व्यवस्था (सीडीएस) और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) पर वसूल किए जाने वाले भारी लिफ्ट प्रभार एकसमान नहीं हैं। सीडीएस पर भारी लिफ्ट प्रभारों की वसूली जहाँ पार्सल का आकार 2 मी.ट. और उससे अधिक होने पर की जाती है वहीं एचडीसी पर 5 मी.ट. और उससे अधिक होने पर की जाती है।
- (iv) पत्तन के भीतर निर्यात कार्गो का घट्टा लगाने पर एचडीसी में विलब शुल्क वसूल नहीं किए जाएंगे परंतु आवंटित क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (v) कार्गो की सीधी लदाई के मामले में 50% सामान्य प्रभारों की राहत लागू होगी।

3.1. ईआईएसए द्वारा उठाए गए मुद्दों के प्रत्युत्तर में सीपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियाँ की हैं :

- (i) उच्च भाल-भाङ्ग स्तर और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार उनके नियंत्रण में नहीं हैं और ये वसूली सीपीटी द्वारा नहीं की जाती है।
- (ii) 1996 में प्रशुल्कों के संशोधन के समय निर्यात के लिए दो भिन्न बॉक्स दरे - एक अधिक मूल्य के कंटेनरयुक्त कार्गो और दूसरे कम मूल्य के कार्गो के लिए लागू की गई थीं। सीपीटी को भी इस मुद्दे पर विभिन्न निर्यातकों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। अगली बार दरों में संशोधन के समय प्रभार युक्तिसंगत बनाए जाएंगे।

3.2. सीपीटी ने मार्च 1999 के दौरान भी सूचित किया था कि उसने पत्तन प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के लिए एक समिति गठित की है और यह कार्य अप्रैल 1999 तक पूरा हो जाएगा।

4. तत्पश्चात्, सीपीटी ने सूचित किया कि उसके न्यासी बोर्ड ने हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स पर प्रहस्तित लोहा और स्टील के भारी सामान के परेशणों की वर्तमान दरों में महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन छूट की मंजूरी दी है। इसके अतिरिक्त उसने यह भी सूचित किया था कि उसकी दरों के मान का संशोधन कार्य भी पूरा हो चुका है और प्रस्ताव को अपने न्यासी बोर्ड से अनुमोदित कराने के पश्चात् इस प्राधिकरण को भेज दिया जाएगा।

5.1. सीपीटी को कई अनुस्मारक जारी किए गए थे और पत्तन लगातार यह अभिपुष्टि करता रहा था कि उसकी दरों के मान में सामान्य संशोधन के उसके प्रस्ताव को शीघ्र ही अंतिम रूप दे दिया जाएगा। अंततः सितम्बर 2000 में सीपीटी ने प्रशुल्कों में सामान्य संशोधन का अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के साथ ही ईआईएसए के अभ्यावेदन पर भी विचार किया गया; और कोलकत्ता में 24 नवम्बर 2000 की संयुक्त सुनवाई में उस पर चर्चा की गई।

5.2. संयुक्त सुनवाई में ईआईएसए ने लिखित निवेदन दिया था, उसने पहले कही गई बातों को दोहराया और साथ ही निम्नलिखित अतिरिक्त बातों का भी उल्लेख किया :

- (i) सीपीथाई और नॉन-सीपीवाई के बीच प्रहस्तन प्रभारों में अंतर नॉन-सीपीवाई पर अनुपलब्ध सेवाओं को न्यायसंगत सिद्ध नहीं करता।
- (ii) एचडीसी में जहाज पर्यात प्रभारों को घाट-शुल्क और नौभरण प्रभारों में अलग-अलग विभाजित किया जाए।

(iii) एचडीसी में उर्वरक के लिए जहाज पर्यंत प्रभार कम किए जाएं और मात्रा छूट उर्वरकों पर भी दी जाए।

(iv) एचडीसी में भूमि (प्लॉट) किराये बहुत अधिक हैं।

6.1. कलकत्ता डॉक व्यवस्था (सीडीएस) में वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार अक्टूबर 1996 से प्रभावी है और इतनी समय के बाद पूर्वव्यापी समीक्षा और संशोधन संभव नहीं है। सीपीटी द्वारा प्रशुल्कों में सामान्य संशोधन के अपने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत सीडीएस में कंटेनर प्रहस्तन कार्य के लागत विवरण में अधिषेष राजस्व दर्शाया गया है। इससे स्पष्ट पता चलता है कि इस कार्य से सीडीएस की कुछ अन्य गतिविधियों को प्रति-सम्बिल मिल रही है। प्रति-सम्बिल के पूर्णतः निरसन पर हमें अभी अतिम रूप से विचार करना है। प्रथम दृष्ट्या, तत्काल ऐसे निरसन से कम मूल्य की कमज़ोर वस्तुओं पर गंभीर रूप से प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। तथापि, इस प्राधिकरण ने पहले ही यह निर्णय ले लिया है कि प्रति-सम्बिल को कम करके कम से कम वर्तमान स्तर पर अवश्य किया जाएगा। इस दृष्टिकोण के अनुसार, हालांकि सीपीटी ने प्रशुल्कों में सामान्य संशोधन के अपने प्रस्ताव में कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में शृद्धि का प्रस्ताव किया है परंतु इस प्राधिकरण ने ऐसी शृद्धि का अनुमोदन नहीं किया है।

6.2. हालांकि कंटेनर प्रहस्तन कार्य में कोई वृद्धि स्वीकार्य नहीं की गई है फिर भी सीपीटी ने कुछ वस्तुओं की बॉक्स दरे कम करने का प्रस्ताव किया है। आयात के मामले में यह कमी 500/- रुपए प्रति टीईयू और निर्यात के मामले में 900/- रुपए प्रति टीईयू होगी।

6.3. यह मानना होगा कि सीपीवाई और नॉन-सीपीवाई दरों के बीच अंतर नॉन-सीपीवाई के मामले में शामिल न की गई सेवाओं के समानुपातिक नहीं हैं। प्रशुल्कों के चूंकि इस सामान्य संशोधन में कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में संशोधन नहीं किया गया है, अतः अपनी वित्तीय बाध्यताओं के मद्देनजर इन दरों को समायोजित नहीं किया गया है। इस प्राधिकरण ने सीपीटी में प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन से संबंधित अपने आदेश में सीपीटी को अगली बार प्रशुल्कों में सामान्य संशोधन के समय सीपीवाई और नॉन-सीपीवाई दरों को और युक्तिसंगत बनाने का सुझाव पहले ही दे चुका है।

7.1. सीपीटी ने प्रशुल्कों में सामान्य संशोधन के अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित परिवर्तन करने का सुझाव दिया है जिनमें ईआईएसए द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों को ध्यान में रखा जाएगा :

- (i) प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए समान रूप से लागू होने वाले आदेश की शर्तों के अनुसार एचडीसी में भारी लिफ्ट की सीमा 5 टन से बढ़ाकर 20 टन कर दी गई है। लोहे और स्टील के लिए 20 टन से 35 टन के बीच की श्रेणी के भारी लिफ्ट प्रभारों में सामूली कमी की गई है।
- (ii) सीडीएस में लिफ्टिंग प्रभार वसूल करने की सीमा 2 टन के वर्तमान स्तर से बढ़ाकर 5 टन कर दी गई है और यह प्रभार केवल तभी वसूल किए जाएंगे जब यदि सुपुर्दगी/प्राप्ति के समय पत्तन उपस्कर का प्रयोग किया जाए। भारी लिफ्टों पर और पृथक घाट-शुल्क को समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (iii) जलयान के पार्सल आकार पर आधारित मात्रा छूट योजना रूफरक और उर्वरक के कच्चे माल पर भी लागू कर दी गई है।
- (iv) एचडीसी में कोयले/अथस्क पर विलंब-शुल्क वसूल करने की व्यवस्था किसी कार्रा का चट्टा लगाने के लिए आवंटित क्षेत्र के लाइसेंस शुल्क में बदल दी गई है।

7.2. इस प्राधिकरण ने इससे पूर्व आज सीपीटी की दरों के मान में संशोधन से संबंधित मामले पर निर्णय लेते समय सीपीटी के उपर्युक्त प्रस्तावों को पहले ही अनुमोदित कर दिया है।

8. एचडीसी में जहाज पर्यंत प्रभार से संबंधित इस मुद्दे पर सीपीटी की दरों के मान में सामान्य संशोधन से संबंधित मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही विस्तार से विचार किया जा चुका है। उस मामले में किए गए निर्णयानुसार, एचडीसी में जहाज पर्यंत प्रभारों को प्रशुल्कों के आगामी सामान्य संशोधन के समय 'नौभरण प्रभार' और 'घाट-शुल्क' में अलग-अलग विभाजित कर दिया जाएगा। इस बीच, जहाज पर्यंत प्रभारों को 'जहाज पर्यंत प्रभार और घाट-शुल्क प्रभार' कहा जाएगा।

9. टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारो (टीएचसी) के बारे में ईआईएसए द्वारा उठाए गए मुद्दे प्रासंगिक हैं। यिशेष शर्तों को पूरा करने पर टीएचसी का विनियमन इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में आता है। हाल ही में एमबीपीटी ने टीएचसी को विनियमित करने का प्रस्ताव किया है और प्राधिकरण से टीएचसी के अतर्पत शामिल विभिन्न सेवा घटकों के लिए अधिकतम मूल्य दरे निर्धारित करने का अनुरोध किया है और पत्तन ये दरे पत्तन की सीमाओं के भीतर ऐसी सेवाएँ प्रदान करने के लिए सेवा प्रदाताओं को प्राधिकृत करते समय लागू करेगा। इस प्राधिकरण ने यह एमबीपीटी भौंडल सभी पत्तन न्यासों को परिधालित किया था और उनसे अपने पत्तनों में टीएचसी के विनियमन के अपने प्रस्ताव को तैयार करते समय इस पर तदनुसार विचार करने का अनुरोध किया था। सीपीटी को यह सुझाव दिए लगभग एक वर्ष बीच चुका है परंतु सीपीटी में टीएचसी के विनियमन का कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। सीपीटी से इस मुद्दे को तत्काल देखने और अपने प्रस्ताव को विचार के लिए प्राधिकरण के पास भेजने का आग्रह किया गया है।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान इस प्राधिकरण को ज्ञात हुआ कि सीपीटी के न्यासी बोर्ड ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का आश्रय लेकर सीपीटी की दरों के मान में निर्धारित कुछ प्रभारों को कम किया है। धारा 53 का इस प्रकार आश्रय लेना महापत्तन न्यास अधिनियम में प्राधिकरण की परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण की सामान्य व्यवस्था में हस्तक्षेप करके उपबंध का दुरुपयोग करना होगा। धारा 53 के उपबंध लागू करने के बारे में सरकार ने पहले भी पत्तन न्यासों को कई अनुदेश जारी किए थे। हाल ही में सरकार ने इस प्राधिकरण के अनुरोध पर सभी महापत्तनों को अपनी दरों के मान में दरों में फेरबदल करने के लिए इन उपबंधों को लागू न करने का पुन लिखित सुझाव दिया है। अत यह प्राधिकरण सीपीटी को अपनी दरों के मान में निर्धारित दरों को संशोधित करने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के उपबंधों का आश्रय न लेने सुझाव देता है।

11. आवेदक द्वारा उठाए गए अधिकाश मुद्दों पर सीपीटी की दरों के मान के मान में सामान्य संशोधन से संबंधित मामले में विचार किया जा चुका है। कुछ सीमित मुद्दों पर सीपीटी को तत्काल कार्रवाई करनी है। सीपीटी द्वारा की जाने याली कार्रवाई केवल ईआईएसए द्वारा प्रस्तुत किए गए अभ्यावेदन तक सीमित नहीं होगी अपितु सामान्य रूप में होगी।

12. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों एव समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण ईआईएसए के अभ्यावेदन को व्यर्थ मानकर उसका निपटान करने का निर्णय करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2001/असा]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 11th April, 2001

No. TAMP/2/98-CPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by the Eastern India Shippers' Association (EISA) relating to various charges levied by the Calcutta Port Trust (CPT), as in the Order appended hereto

SCHEDULE

Case No. TAMP/2/98-CPT

Eastern India Shippers Association (EISA)

Applicant

Vs

The Calcutta Port Trust (CPT)

... Respondent

ORDER

(Passed on this 28th day of March 2001)

This case relates to a representation made by the Eastern India Shippers Association (EISA) about container handling charges, heavy lift charges, on board charges etc. at the CPT.

2. The salient points made in the representations are as follows:

- (i). During 1996 revision of the CPT Scale of Rates, for the first time commodity box rates were introduced for containerised shipments leading to severed impact over the earlier rates to the extent of 300% for engineering goods, 400% for jute goods, 250% for shellac, over 400% for refractories etc. The container box rates are, therefore, required to be scaled down to a reasonable level.
- (ii). Terminal Handling Charges (THC) at the Port of Calcutta is exorbitantly high, making it one of the costliest ports in the country. There is lack of transparency on of the part of lines and their agents in giving complete breakup of THC, which is nothing but reimbursement of actual costs incurred. This aspects needs to be studied by the TAMP to bring down cost further.
- (iii). Heavy lift charges levied at the Calcutta Dock System (CDS) and Haldia Dock Complex (HDC) are not uniform. At the CDS heavy lift charges is levied when parcel size is 2 MT and above, and at the HDC, it is 5 MT and above.
- (iv). At the HDC, on export cargo stacked inside the Port, demurrage shall not be levied but licence fee for area allotted shall be collected.
- (v). A relief of 50% of normal charges shall be applicable in case of direct shipment of cargo.

3.1. comments: Responding to the issues raised by the EISA, the CPT has made the following

- (i). High freight level and THC are not under its control and these levies are not made by the CPT.
- (ii). During the 1996 revision of tariffs, two different box rates – one for high value containerised cargo and the other for low value cargo have been introduced for export. The CPT has also received representation from various exporters on this issue. The charges will be rationalised at the time of next revision of rates.

3.2. The CPT also informed during March 99 that it had set up a committee to

4. Subsequently, the CPT informed that its Board of Trustees had sanctioned remission under Section 53 of the MPT Act in the existing rates for heavy lift consignments of iron and steel handled at the Haldia Dock Complex. Further, it had also informed that the exercise of revision of its Scale of Rates was also completed; and, proposal would be sent to this Authority after obtaining approval of its Board of Trustees.

5.1. Several reminders were issued to the CPT; and, the Port continued to affirm that its proposal for general revision of its Scale of Rates would be finalised shortly. Finally, the CPT did submit its proposal for general revision of tariffs in Sept. 2000. The representation of the EISA has also been considered alongwith the general revision proposal; and, taken up in a joint hearing held on 24 Nov. 2000 in Kolkata.

5.2. The EISA gave a written submission at the joint hearing. It reiterated the points earlier made and also mentioned the following additional points:

- (i). The differential in handling charges between CPY and non CPY does not justify the services not provided at the non CPY.
- (ii). On board charges at the HDC must be segregated into wharfage and stevedoring charges.
- (iii). On board charges at the HDC for fertiliser should be reduced; and, volume discounts must be extended to fertilisers also.
- (iv). Plot rents at the HDC are very high.

6.1. The existing container handling charges at the Calcutta Dock System (CDS) have been in force since October 1998; and, a retrospective review and revision is not possible at such a distant date. Cost statement for the container handling activity at the CDS, furnished by the CPT along with its proposal for general revision of tariffs, shows a revenue surplus. This clearly indicates that this activity is cross-subsidising some other activities of the CDS. A final view on complete elimination of cross-subsidisation is yet to be taken by us. Prima facie, such an elimination at one go have serious repercussions on low value weak commodities. Nevertheless, this Authority has already decided that cross-subsidisation must at least be contained at the present level. In line with this approach, even though the CPT has proposed increase in container handling charges in its general revision of tariffs proposal, this Authority has not approved such increase.

6.2. Even though no increase in container handling activity is allowed, the CPT has proposed to reduce the box rate for certain commodities. This reduction works out to Rs.500/- per TEU in case of imports and Rs.900/- per TEU in case of exports.

6.3. It is to be admitted that the differential between the CPY and non-CPY rates is not commensurate with the services excluded in the case of the latter. Since the revision of container handling charges is not allowed in this general revision of tariffs, adjustment of these rates has not been carried out in view of its financial implications. This Authority, in its Order relating to general revision of tariffs at the CPT, has already advised the CPT to further rationalise the rates at CPY and non CPY at the time of next general revision of tariffs.

7.1. In its proposal for general revision of tariffs, the CPT has suggested introduction of the following changes which will take care of various issues agitated by the EISA:

- (i). The limit of heavy lift has been enhanced at the HDC from 5 tonnes to 20 tonnes in terms of the common Order issued by the Authority. Heavy lift charges for the category between 20 tonnes to 35 tonnes for iron and steel has been slightly reduced.

levied only if port equipment is used at the time of delivery / receiving. Further levy of separate wharfage on heavy lifts has been proposed to be abolished.

- (iii) The volume discount scheme based on the parcel size of the vessel has been extended to fertiliser and fertiliser raw materials.
- (iv) The system of levying demurrage on coal / ore at the HDC has been changed to licence fee for the area allotted for stacking of such cargo.

7.2 The proposals of the CPT mentioned above have already been approved by this Authority earlier today while deciding the case relating to revision of the CPT Scale of Rates.

8 The issue relating to the on-board charge at the HDC has already been elaborately dealt with by this Authority in the case relating to general revision of CPT Scale of Rates. As has been decided in that case, segregation of on-board charges at the HDC into 'stevedoring charge' and 'wharfage' will be made at the time of next general revision of tariffs. In the meanwhile, the on-board charges will be termed as 'on board and wharfage charges'.

9 The issues raised by the EISA about the Terminal Handling Charges (THC) are relevant. Subject to fulfillment of certain conditions, regulation of the THC comes under the ambit of this Authority's jurisdiction. Recently, the MBPT has proposed to regulate the THC and requested the Authority to fix the ceiling rates for various service components covered by the THC, and, the Port will enforce such rates while authorising the service providers to render such services within the port limits. This Authority has circulated the MBPT model to all the port trusts and requested them to consider formulating their proposals for regulation of THC in their ports accordingly. Nearly one year has elapsed since such advice was given to the CPT, but, no proposal for regulation of THC at the CPT has been received. The CPT is urged to look into this issue immediately and forward its proposal to this Authority for consideration.

10 During the processing of this case, it has come to the knowledge of this Authority that the Board of Trustees of the CPT has reduced some of the charges prescribed in the Scale of Rates of the CPT by invoking the powers conferred to it under Section 53 of the MPT Act. Such recourse to Section 53 will amount to a misuse of the provision interfering with the general system of tariff fixation envisaged on the Authority in the MPT Act. The Govt has issued many instructions in the past to the Port Trusts about applying the provision of Section 53. Recently, the Govt has, at this Authority's instance again written to all the major ports advising them not to apply such provisions to tinker with the rates in their Scales of Rates. This Authority, therefore, advises the CPT to refrain from invoking the provisions of Section 53 of the MPT Act to modify the rates prescribed in its Scale of Rates.

11 Most of the issues raised by the Applicant have been dealt with in the case relating to general revision of Scale of Rates of the CPT. On certain limited issues, the CPT is to take immediate action. The action to be taken by the CPT is not confined only to the representation filed by the EISA but is general in nature.

12 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to dispose of the representation of the EISA as superfluous.

S SATHYAM, Chairman

[Advt. II/IV/143/2001/ Exty.]

